



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
32ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMITÊ TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO E
DESEMPENHO (CONAPORTOS/CTMD) 2022

Data: 16 de fevereiro de 2022

Horário: 10:0h

Local: Vídeo conferência pelo *Teams* – sala virtual

Membros presentes:

Ministério da Infraestrutura

Otto Burlier – Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD)

Fernanda de Souza Machado – Coordenadora Geral de Gestão de Portos e Coordenadora Suplente do (CTMD)

Casa Civil da Presidência da República - CC

Marco Antônio Vivas Motta – Suplente

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Péricles Alves – Titular

Cezar Sales – Suplente

Ministério da Economia – RFB/SECEX

Marcelo Souza Sateles – Titular

Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento – Vigiagro

André Okubo-Titular

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa

Marcelo Felga – Titular

Convidados:

Ministério da Infraestrutura

Vinícius Gouveia Scartezini de Rezende

Edigar Martins

José Alfredo de Albuquerque

Ministério da Defesa – Marinha do Brasil

Walter Cruz

Ministério da Economia – RFB/SECEX

Sergio Garcia da Silva

Elmo Braz Zenobio

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa

Arthur Leonardo Lopes da Silva

Fundação Dom Cabral -FDC

José Irley Ferreira Júnior

Newton Narciso

Marcela Cohen

Henrique Martins Rocha

Euler Sanchez

Gustavo Costa

Empresa de Planejamento e Logística - EPL

Lilian Campos Soares

Companhia Docas do Ceará - CDC

Mayhara Chaves

Porto do Paraná

Carlos Eidam de Assis

Caudi

Higor

Honorato

Emerson Leandro Ribeiro da Costa

Fabricio Monfort Barboza

Complexo do Pecém

Raniere Fontenele

Porto de Santos

Lucas Pontes Simões

Fernando Henrique Passos Bira

Kleber Barrionuevo Baraldo

Claudio Antonio Teixeira Bastos

Porto de Suape

Felipe Fonseca

Nilson Monteiro

Porto do Itaqui

Arthur Thiago Leda Alves da Costa

Ted Lago

Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro-Norte- ADECON

Roland Klein

1. ABERTURA:

O Diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e Coordenador do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho (CTMD), Sr. Otto Burler, iniciou saudando os membros e convidados presentes na sala virtual, informando-os que o objetivo da reunião será apresentar o Painel de indicadores portuários.

2. APRESENTAÇÕES

2.1 Painel de indicadores Portuários

O professor Newton Narciso, representante da Fundação Dom Cabral - FDC, iniciou - rememorando sobre o conceito do projeto, que é o desenvolvimento de um painel com indicadores de performance portuária no Brasil. Ressaltou que ainda haverá uma versão final, e que o modelo que será apresentado é um protótipo. Todavia o projeto está praticamente concluído, todas as implementações, documentações foram entregues para a Confederação Nacional de Transporte – CNT.

Trouxe algumas considerações de destaque, sendo elas:

- os dados utilizados para o painel são de diversas fontes, destacando ANTAQ, Porto sem Papel, bem como dados inseridos diretamente pelos anuentes por meio de banco de dados.
- os indicadores de tempo são apresentados em valores médios, conforme sugestão da ANTAQ. A média neste caso é aparada de 1%.
- Os dados de cargas foram coletados diretamente da base de dados da ANTAQ. Estes valores seguem a mesma atualização disponibilizada pela agência, sendo agrupados em função do ID de atracação.
- Os dados oriundos dos anuentes e autoridades portuárias são inseridos diretamente no banco de dados, pelos órgãos responsáveis pela sua inserção. Não há tratamento prévio destas informações. Deste modo, a atualização das informações depende da inserção dos órgãos que pode variar de 1 a 3 meses:
 - Autoridades portuárias – atualização mensal;
 - Vigiagro – atualização mensal;
 - Receita Federal – atualização trimestral conforme o *Time Release Study*.

Destacou que foram aprovados 43 indicadores que estão divididos em grupos.

O primeiro deles, o grupo Medida de Tráfego (tipo de navio), que observa a questão da Foreland, ou seja, as escalas dos navios nos portos. Ele é composto de 6 indicadores que avaliam:

1 - Quantidade de escalas / mês

Formulação: Quantidade navios atracados/dias no mês

2 - Espera Média para Atracação - (horas)

Formulação: Data da atracação – data de chegada

3 - Espera Média para Operação - (horas)

Formulação: Data de início da operação – data da atracação

4 - Tempo Médio em Operação - (horas)

Formulação: Data do fim da operação – data da atracação

5 - Espera Média para Desatracar - (horas)

Formulação: Data da desatracação - data do fim da operação

6 - Tempo Médio de Estadia do Navio - (horas)

Formulação: Data da desatracação - Data da atracação

O outro grupo, mede a questão da movimentação e produtividade (relação com o tipo de navio), e está relacionado com a carga, sendo 15 indicadores que foram definidos:

7- Tonelada Movimentada (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, terminal

8 - Contêineres Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, terminal

9 - TEU's Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, terminal

10 - Carros Movimentados (IMP / EXP / CAB) / Mês, Escala, terminal

11 - Passageiros Movimentados / Mês, Escala, terminal

12 - Tonelada Movimentada (IMP / EXP / CAB) / Hora – por Terminal

Formulação: Total de toneladas movimentadas/total de horas operada por ano

13 - Contêineres Movimentados / Hora – por Terminal

Formulação: Total de contêineres movimentados/total de horas operada por ano

14 – Veículo automotores/ Hora – por Terminal

Formulação: Veículos automotores/total de horas operada por ano

15 - Taxa de Ocupação Média dos berços – (%) por Terminal

Formulação: Total de horas operadas por ano/8760

Existem outros indicadores tendo a fonte de dados do Porto Sem Papel-PSP, que são indicadores relacionados diretamente com os anuentes e os órgãos que possuem influência no processo de atracação, operação e desatracação da embarcação. Por isso, foi definido mais esse

grupo de 6 indicadores, que totaliza 22 indicadores de avaliam a questão do desempenho operacional do navio no porto:

16 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na atracação - (horas)

Formulação: Tempo de anuência/número total de anuências

17 - Tempo médio de anuência da Polícia Federal na operação - (horas)

Formulação: Tempo de anuência/número total de anuências

18 - Tempo médio de anuência da ANVISA na operação - (horas)

Formulação: Tempo de anuência/número total de anuências

19 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na operação - (horas)

Formulação: Tempo de anuência/número total de anuências

20 - Tempo médio de anuência da Marinha na desatracação - (horas)

Formulação: Tempo de anuência/número total de anuências

21 - Tempo médio de anuência da Polícia Federal na desatracação - (horas)

Formulação: σ Tempo de anuência/número total de anuências

22 - Tempo médio de anuência da Autoridade Portuária na desatracação - (horas)

Formulação: σ Tempo de anuência/número total de anuências

Os indicadores de fluidez trazem a ideia de como a carga flui nesse processo de operação, uma vez que ela é será descarregada e, eventualmente, será carregada, mas basicamente trataram questão de importação. Os indicadores propostos pelos anuentes são:

1 - Tempo entre Registro da DI x Desembarço (Canal verde) – RFB - (horas)

2 - Tempo entre Registro da DI x Desembarço (Canal amarelo) - RFB - (horas)

3- Tempo entre Registro da DI x Desembarço (Canal vermelho) - RFB - (horas)

4- Tempo entre Registro da DI x Parametrização (Canal verde) - RFB - (horas)

5- Tempo entre Registro da DI x Parametrização (Canal amarelo) - RFB - (horas)

6- Tempo entre Registro da DI x Parametrização (Canal vermelho) - RFB - (horas)

7- Tempo entre Parametrização x Desembarço (Canal verde) - RFB - (horas)

8- Tempo entre Parametrização x Desembarço (Canal amarelo) - RFB - (horas)

9- Tempo entre Parametrização x Desembarço (Canal vermelho) – RFB - (horas)

10 - Percentual de unidades de carga liberados sem inspeção (nível verde) - VIGIAGRO

11 - Tempo entre presença de carga e efetiva verificação da embalagem de madeira – VIGIAGRO

12 - Tempo entre Presença de carga X Deferimento da LI - VIGIAGRO

13 - Percentual de LI's deferidas sobre águas (deferimento antes da presença de carga) – VIGIAGRO

Professor Newton destacou que nem todos os indicadores foram possíveis de serem preenchidos, por falta de informação da Vigiagro acerca de dados da presença de carga. Mas informou que existe pelo menos um indicador que já consta no painel, de modo que, com as próximas atualizações e eventuais possibilidades de coleta desses dados, poderão ser implementados e apresentados, uma vez que a estrutura já estará preparada para recebê-los.

Os dados informados pelas Autoridades Portuárias são os indicadores que avaliam a questão da Hinterland, ou seja, basicamente o acesso de veículos no porto, são eles:

14- Quantidade de caminhões atendidos no porto / mês – AP

Este indicador deverá considerar somente os caminhões que acessam ao porto para movimentação de cargas. Caminhões de serviço não deverão ser considerados.

15 - Espera média do caminhão para ser atendido no porto – AP - (horas)

Este indicador foi alterado para “Tempo de estadia no pátio de triagem se houver- em horas”.

Formulação: Tempo de estadia no pátio de triagem se houver- em horas = Hora de chegada no Gate do porto - Hora de chegada no pátio de triagem.

16- Tempo de estadia do caminhão no porto - AP - (horas)

Este indicador foi alterado para “Tempo de ciclo do caminhão no porto”.

Formulação: Tempo de ciclo do caminhão no porto = Hora de saída do Gate – Hora entrada do Gate.

17- Quantidade de trens atendidos no porto / mês – AP

Este indicador foi alterado para “Quantidades de vagões atendidos no porto/mês”.

Este indicador deverá considerar somente o quantitativo de vagões movimentados no porto.

18- Espera média do trem para ser atendido no porto – AP - (horas)

Formulação: Hora de chegada no ponto de descarga/carga – Hora de chegada no ramal ferroviário

19 - Tempo de estadia do trem no porto – AP - (horas)

Formulação: Hora de saída do Gate – Hora de chegada no porto de descarga/carga.

20 - Distribuição modal dos sistemas de transporte terrestre – AP – (%)

O indicador será dividido nos seguintes modais: rodoviário, ferroviário, dutovia, esteira e hidroviária para colocar o percentual separado

21 - Aderência do agendamento de caminhões x realizado – AP – (%)

Excluir os caminhões do gira. Considerar como é feito agendamento. Identificar para cada terminal que tem suas janelas definidas de *on time* dentro dessas janelas e depois calcular um número global por porto.

Após a apresentação detalhada dos indicadores, Professor Newton informou que o link do painel já foi compartilhado com MInfra, que fará a internalização dos dados. Reforçou que o painel foi construído com uma ideia de oferecer ao usuário uma ferramenta fácil para análise dos indicadores definidos.

Por fim, apresentou também alguns slides de como será a estrutura do painel, ressaltando que serão várias abas com vários módulos, onde o usuário poderá entrar e conferir todos os indicadores e, se instruir de como utilizar efetivamente o BI, uma vez que terão vídeos instruindo como poderão ser feitos os filtros para análise do comportamento de cada um dos indicadores. Será possível também, fazer uma análise comparativa entre os portos, e que todo o trabalho visou implementar uma ferramenta permitisse uma análise global do sistema.

O Sr. Otto, agradeceu a apresentação e ressaltou que o intuito do painel é que os gestores tenham a capacidade de tomarem decisões, avaliando e estudando o comportamento das operações nos portos de forma online, dado até então inexistente da forma como será apresentada. O próximo passo agora é validar o que foi construído, e deste modo informa que o link do protótipo será compartilhado com todos, para que a partir das contribuições recebidas, possam ser feitos os ajustes necessários e contínuos.

O Sr. Raniere Fontenele, representante do Complexo do Pecém, sugeriu que, tanto a ferramenta como os dados, fiquem disponíveis para que possam ser feitas novas validações e novos *Bestpoint*. Observando no que poderiam contribuir ainda mais, visto que já possuem prática em trabalhar com informações em *Bestboard* e fazerem novas formas de visualizarem os dados.

O Sr. Marcelo Felga, representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa, questionou se existe a possibilidade de futuramente haver o acompanhamento através de Power Bi referente à movimentação dos passageiros, uma vez que a Anvisa trabalha muito com a questão da carga e, portanto, será muito importante o monitoramento e acompanhamento dos passageiros.

O Professor Newton ressaltou que, dentro dos indicadores, o módulo carga, passageiros e a métrica para inserção dos dados já se encontra pronta. Mas não aparece, pois esta fonte de dados não está disponível na base de dados existente. Teoricamente se tivessem esses dados, era só conectar.

Sr. Ted Lago, representante do Porto de Itaquí, ressaltou que existem alguns pontos de atenção. O primeiro é a questão da métrica, entender a consistência e a periodicidade de estar sempre fornecendo as informações, visto que, é fundamental para o trabalho do painel, e a interpretação de cada indicador para a tomada decisões. Ainda sugeriu para a Sr.^a Mayhara Chaves, como representante da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias – ABEPH, criarem um grupo de trabalho de indicadores, para que possa haver pontos focais em cada uma das Autoridades Portuárias, para que possam estar permanentemente em contato a FDC e MInfra.

Sr. Otto ressaltou que a expectativa é que, ao longo do ano, possa replicar o projeto para os outros portos brasileiros. Mas será importante estar sempre fazendo uma análise do custo-benefício. Reforçou que, após a reunião, será enviado o link do painel para todos os atores, para que analisem e deem um feedback em até duas semanas. Destacou que a intenção será apresentar este protótipo o painel na próxima reunião da Conaportos.

3. ENCAMINHAMENTOS

- Encaminhar link do painel para participantes.

4. ENCERRAMENTO

O Sr. Otto Burlier agradeceu a participação de todos e informou que o intuito é melhorar cada vez mais os serviços prestados e as políticas públicas do setor portuário. Sendo assim, deu-se por encerrada a 32ª Reunião Ordinária do Comitê Técnico de Modernização e Desempenho, da qual lavrou-se a presente ata que, aprovada, será assinada preferencialmente por meio eletrônico pelos membros do comitê.